

TEST 3₁

Question 1 : Circulation des trains

Un élément MI 79 est garé sur la zone 4826, voie 2bis à Robinson.
Vous êtes conducteur de la mission SPAC 74, composée d'un élément MI 79. L'aiguilleur vous annonce que vous devez coupler, voie 2bis à Robinson.
Depuis la gare de Fontenay-aux-Roses, citez toutes les règles de conduite que vous appliquez en fonction des indications présentées.
Décrivez toutes les procédures pour effectuer votre mission retour avec ICAR 83 composée de 2 éléments MI 79.

Question 2 : Incident de signalisation

Vous êtes conducteur de la mission PAPY 12, vous circulez en sens normal, dans l'intergare Courcelle-sur-Yvette/ Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
Au PK 35,448 votre train est arrêté par le déclenchement de l'arrêt automatique.
Que faites-vous?
Quelle règle de conduite appliquez-vous pour reprendre la marche afin de vous rendre quai 1 à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Question 3 : Circulation des trains

Citez toutes les conditions de mise en mouvement d'un train composé d'un élément, garé sur la zone isolée 4623, voie 5 à Denfert-Rochereau ? (**Traitez tous les cas**)
(Expliquez le rôle du chevron pointe en haut, du TIP et du signal de groupe)
Toutes les procédures de dégarage et d'essais ont été réalisées en statique.
Quelles règles de conduite appliquez-vous afin de vous rendre sur la voie Z qui est libre ?
(Considérez le signal de groupe Nf 4627 ouvert et le signal Nf 4633 fermé).

Question 3 : Circulation des trains

Je dégare un élément de la voie 5 (zone 4623) à Denfert-Rochereau, afin de me rendre sur la voie Z libre. Le signal de groupe Nf 4627 est ouvert et le signal Nf 4633 est fermé.
J'effectue un dégarage réglementaire. (*essais des freins et du dispositif de VA en statique*)
Mon train est arrêté en amont du chevron pointe en haut, voie 5.

Le chevron pointe en haut : (*ISF 224/10-05 a*) p49)

Il est utilisé sur les faisceaux de voies de service convergentes où un signal de groupe s'adresse à l'ensemble des voies. Placé à gauche de la voie à laquelle il s'adresse, en talon de l'aiguille de sortie correspondante, il repère le point où les trains doivent s'arrêter. Ce chevron peut porter le numéro de la voie à laquelle il est associé.

J'aperçois le Tableau lumineux Indicateur de Provenance. (*TIP*)

Le TIP : (*ISF 224/10-05 b*) p50)

A la sortie du faisceau des voies de service, 3, 5, et 7 à Denfert-Rochereau, en complément du chevron pointe en haut, il est fait usage d'un TIP associé au signal de groupe. Ce tableau normalement éteint peut présenter, en blanc sur fond noir, les numéros désignant, chacune des voies du faisceau.

Le conducteur est autorisé à mettre son train en mouvement dès que le TIP présente le numéro de la voie sur laquelle il se trouve.

a) Allumé au chiffre "5" :

Je vérifie que je suis sur la voie 5, grâce au chevron pointe en haut,
je suis autorisé à mettre mon train en mouvement en marche en manœuvre,
j'effectue un essai d'efficacité du freinage et un essai du dispositif de la veille automatique en marche.

b) Éteint : (*ISF 224/10-05 c*) p50)

Je me fais reconnaître auprès du chef de poste par le radiotéléphone,
je lui indique que le TIP est éteint.

Le chef de poste me délivre l'autorisation de franchir le TIP de Denfert-Rochereau éteint, par dépêche collationnée, de la forme :

Le chef de poste de Denfert-Rochereau, autorise le conducteur du train situé voie 5 à franchir le TIP éteint.

Je l'inscris sur mon bulletin de conduite,

je la collationne,

je vérifie que je suis sur la voie 5, grâce au chevron pointe en haut,

je suis autorisé à mettre mon train en mouvement en marche en manœuvre,

j'effectue un essai d'efficacité du freinage et un essai du dispositif de la veille automatique en marche.

J'aperçois le signal de groupe Nf 4627.

Le signal de groupe : (*ISF 224/01-20 p07 & ISF 211/09-13 p25*)

À la sortie d'un faisceau de voies convergent, il peut être fait usage d'un signal unique, appelé "signal de groupe", qui s'adresse à l'ensemble de ces voies.

J'aperçois le signal de groupe Nf 4627 à l'indication RR + A,

RR : m'informe que je vais aborder une ou plusieurs aiguilles par la pointe, dont le franchissement en voie déviée nécessite une limitation de vitesse à 30Km/h:

à appliquer, de la pointe de l'aiguille 4621V, par la face avant du train, jusqu'au dégagement complet, par la face arrière du train de l'aiguille 4624,

A : m'informe que le signal suivant présente une indication d'arrêt,

150m ou 10s avant son franchissement, en marche en manœuvre, je veille l'Avertissement,

à son franchissement, en marche en manœuvre, retentit le son bref bruiteur,

dès son franchissement, je poursuis en marche normale à 30 Km/h maximum, puis j'adapte ma vitesse afin de m'arrêter à moins de 50m en amont du signal Nf 4633 fermé.

Correction du TEST 3₁

Question 1 : Circulation des trains

Conducteur de la mission SPAC 74, composée de 1 élément MI 79, en marche normale, à 60 Km/h maximum, voie 1 bis, à partir de la gare de Fontenay-aux-roses :

Arrêter en gare de Fontenay-aux-roses,
J'aperçois le signal F 4797 à l'indication VL,
il m'informe que le canton en aval est libre,
j'effectue mon service des voyageurs réglementaire,
je pars en marche normale, à la vitesse maximale de 60 Km/h.

J'aperçois le signal F 4801 à l'indication VL,
il m'informe que le canton en aval est libre,
je poursuis en marche normale, à la vitesse maximale de 60 Km/h.

J'aperçois le signal F 4803 à l'indication R,
il m'informe que le signal suivant présente l'indication RR,
150m ou 10s avant son franchissement, je le vigile,
à son franchissement, à 60 Km/h maximum, retentit le son bref bruiteur,
je poursuis en marche normale, à la vitesse maximale de 60 Km/h.

J'aperçois le signal Nf 4805 à l'indication RR + (A + Bj)

RR : m'informe que je vais aborder une ou plusieurs aiguilles par la pointe, dont le franchissement en voie déviée nécessite une limitation de vitesse à 30Km/h :
à appliquer, de la pointe de l'aiguille 4831V, matérialisé par un chevron pointe en bas, par la face avant du train, jusqu'au dégagement complet, par la face arrière du train de l'aiguille 4832V,

A+Bj : m'informe que me dirigeant vers une voie partiellement occupée,
je me pose la question :

Ma mission est-elle compatible avec cette voie partiellement occupée ?

Oui, je conduis un train d'un élément,

je devrais donc m'arrêter sur une distance réduite, à 1 m en amont des tampons de l'élément à accoster, (ISF 214/07-10 p25)

150m ou 10s avant son franchissement, je vigile l'Avertissement,
à son franchissement, à 60 Km/h maximum, retentit le son bref bruiteur,
et j'effectue un freinage $\frac{3}{4}$ de service afin de réduire ma vitesse à 30Km/h au chevron pointe en bas,
puis j'adapte ma vitesse afin de m'arrêter sur une distance réduite, à 1 m en amont des tampons de l'élément à accoster.

Arrêter en $\frac{4}{4}$ de freinage de service, voie 2 bis, sur la zone 4824,

je vérifie l'absence de signaux à mains d'arrêt sur la voie et sur l'élément à accoster, (ISF 224/09-02 b) p46)

je vérifie le serrage des FI sur l'élément à accoster, (MC MI 79/84/05-01 p17)

je vérifie l'absence des housses de protection des attelages sur les 2 éléments,

je vérifie que les attelages des 2 éléments sont armés,

je place le sélecteur de mode de conduite sur CD,

je couple.

Je change de cabine,
j'effectue l'essai des freins (*couplement*), (MC MI 79/84/02-04 p08, ISF 214/03-02 à 03-04 p07)
et du dispositif de la VA en statique. (*premier changement de cabine faisant suite à un couplement*)
(MC MI 79/84/02-06 p09, ISF 214/12-03 p41)

Je plaque mon train ICAR 83,
j'effectuerai l'essai d'efficacité du freinage et de la VA en marche, dès la mise en mouvement du train, en me conformant à l'indication du signal Nf 4824. (ISF 214/03-05 p09 & MC MI 79/84/02-06 2) p10)

Question 2 : Incident de signalisation (ISF 224/12B08 p58B & ISF 224/04-06 p25)

Conducteur de la mission PAPY 12, dans l'intergare Courcelle-sur-Yvette/ Saint-Rémy-lès-Chevreuse voie 1, j'ai un déclenchement de l'arrêt automatique au PK 35,448.

Je confirme l'arrêt du train en FU,
je place le MPTRFR en 4/4 de freinage de service,
je détermine dans quel cas, je me trouve :

Il a eu lieu au franchissement du TIV à distance à vigiler 40 Km/h, en forme de carré sur pointe.

En 4/4 de freinage, j'appuie et je relâche, le bouton BRMFU, puis le bouton BVG afin de débloquent le train,
j'informe le chef de régulation, par radiotéléphone, de l'anomalie,
je l'inscris sur mon bulletin de conduite,
je pars, en marche normale, à la vitesse de 100 Km/h maximum.

J'aperçois le signal F5201 à l'indication VL,
il m'informe que le canton en aval est libre,
je poursuis à la vitesse maximale de 100 Km/h.

J'aperçois le signal Nf 5205 à l'indication A,
accompagné du tableau d'exécution Z, du TIV à distance 40 Km/h précédent, en forme de carré sur pointe,
à effectuer par la face avant du train,
il m'informe que le signal suivant présente une indication d'arrêt,
150m ou 10 s avant son franchissement, je le vigile,
à son franchissement, à 40 Km/h maximum, retentit le son bref bruiteur,
et j'effectue un freinage $\frac{3}{4}$ de service afin de réduire ma vitesse à 30 Km/h maximum,
puis j'adapte ma vitesse afin de m'arrêter au dièdre 8 MI, voie 1.